Nr. 11 Szczecin, dnia 23 września 1946 r. Rok II



SZCZECIŃSKI DZIENNIK WOJEWÓDZKI

TREŚĆ:

Dział urzędowy

DZIAŁ URZĘDOWY

Poz. 68

WOJEWODA SZCZECIŃSKI
L. dz. 1843/O./Org./46.

Szczecin, dnia 10. IX. 1946 r.

Do wszystkich Starostów Powiatowych w Województwie Szczecińskim.

Przepisy § 24 p. 5 i § 30 statutu organizacyjnego dla Starostw, jak również zarządzenia moje z 29. V. br. L. dz. 940 O./Org./46 z dnia 7. VII. br. L. dz. 1194/O./Org. oraz z dnia 22. VIII. br. L. dz. 1605/O./Org. — włożyły na Ob. Starostów Powiatowych obowiązek systematycznego periodycznego szkolenia wszystkich urzędników Starostwa, a zwłaszcza urzędników referujących.

Na podstawie przeprowadzonych inspekcji stwierdziłem, że nie wszyscy Ob. Starostowie przykładają należytą wagę do zarządzonych konferencji szkoleniowych, a nawet są Starostwa, w których konferencyj tych wogóle nie przeprowadza się.

Wynikiem tych karygodnych zaniedbań służbowych — jest bardzo niski poziom przygotowania fachowego, zwłaszcza urzędników referujących. Dowodem tego w wielu wypadkach jest forma — tak pod względem prawnym jak i stylistycznym — nadsyłanych do Urzędu Wojewódzkiego pism i sprawozdań ze Starostw, jak również nie-nadsyłanie, wymaganych przepisami sprawozdań, wykazów i meldunków (np. terminowe zawiadamianie Urzędu Wojewódzkiego o wyznaczonych zebraniach periodycznych naczelników władz i urzędów niezespolonych, oraz przesyłanie odpisów protokółów z tych zebrań, — nienadsyłanie kwartalnych wykazów ruchu spraw (§ 19 instrukcji kancelar.) i wiele innych uchybień.

Aby położyć kres tego rodzaju zaniedbaniom służbowym polecam Ob. Starostom osobiste zajęcie się sprawą szkolenia urzędników oraz ich przewodnictwo na tych konferencjach.

W wyjątkowych wypadkach (choroba lub nagły wyjazd służbowy) mogą Starostowie zlecić swoje zastępstwo wicestaroście.

Konferencje szkoleniowe muszą odbywać się przynajmniej raz w tygodniu.

Jako materiał szkoleniowy wykorzystać należy nadsyłane do Starostw:

1) Dzienniki Urzędowe Ministerstwa Ziem Odzyskanych,
2) Przepisy z zakresu prawa administracyjnego (Wydawnictwo Ministerstwa Administracji Publicznej),
3) Książkę „Zbiór Wykładów" (przesłaną przy tut. piśmie z 7. VII. br. L. dz. 1194/O./Org./46),
4) Dzienniki Ustaw R. P.,
5) Szczeciński Dziennik Wojewódzki — i inne wydawnictwa.

Wicestarosta opracować winien plan konferencji szkoleniowych na miesiąc naprzód, podając w nim nazwiska referujących oraz temat referatu.

Ponadto na każdej konferencji szkoleniowej omawiać należy, dając szczegółowe wskazówki, bieżące zarządzenia normatywne, jakie w międzyczasie nadeszły.

Po wygłoszeniu referatu należy na każdej konferencji szkoleniowej przeprowadzić egzamin z opanowania referowanych przepisów przez zadawanie wyrywkowych pytań i udzielanie dodatkowych wyjaśnień.

Przebieg konferencji szkoleniowej wraz z podaniem porządku referowanych przepisów — należy protokółować w specjalnej książce „Protokóły konferencji szkoleniowych".

Za dokładne wykonanie i ścisłe przestrzeganie powyższego zarządzenia — czynię Ob. Starostę szczególnie odpowiedzialnym.

WOJEWODA SZCZECIŃSKI
(—) **Leonard Borkowicz.**

Poz. 69

Wojewoda Szczeciński
L. Dz. 1727/Osd/46.
Dot. właściwego ustosunkowania
się do repatriantów.

Szczecin, dnia 24 sierpnia 1946 r.

Do
Naczelników Wydz. Urzędu Wojewódzkiego,
wszystkch Starostów Powiatowych
oraz Prezydenta miasta Szczecina

OKÓLNIK NR. 29.

Ministerstwo Ziem Odzyskanych (Dep. Osiedleńczy) Okólnikiem Nr. 93 z dnia 13 sierpnia br. zwraca uwagę na konieczność właściwego ustosunkowania się wszelkich Urzędów do repatriantów.

W dziale odbudowy państwowości polskiej nader doniosłą rolę odgrywają procesy stapiania się w jedną całość poszczególnych grup ludności, objętych ruchami emigracyjnymi, będącymi następstwem wojny. Wśród grup tych na szczególną uwagę zasługują repatrianci, którzy na terenie Z. O. reprezentują w chwili obecnej z górą 30% ogółu polskiej ludności. Ludzie ci przez swój powrót do Kraju dowiedli patriotyzmu i aktywnego ustosunkowania się do nowej rzeczywistości Polski Demokratycznej — jeśli się zważy, że dla powzięcia takiej decyzji zwalczyć trzeba było silne opory, wynikające z konieczności pozostawienia znacznej części mienia. z przywiązania do miejsca zamieszkania i otoczenia, z obaw przed niepewną przyszłością. Elementy w takim nastawieniu są niewątpliwie nader cennym wkładem do obecnego stanu zaludnienia, który tak wielkie poniósł straty w związku z wojną i eksterminacyjną polityką okupanta. Szczególne znaczenie ma problem ten dla Z. O., gdzie nietylko musimy uzupełnić straty, ale niemal od podstaw budować nowe społeczeństwo. Z tych też względów należy się repatriantom, stanowiącym element słabszy ekonomicznie, oderwany od swych warsztatów pracy wszelka możliwa pomoc i opieka ze strony władz państwowych, by ułatwić im jak najszybsze włączenie w orbitę produktywnej pracy.

W przeciwnym bowiem wypadku może wytworzyć się wśród repatriantów atmosfera zawodu, goryczy i przygnębienia, osłabiającego zbiorowy wysiłek budowy lepszego jutra.

Niestety, jak świadczą o tym odgłosy terenu — zrozumienie tych prawd nie dotarło jeszcze do wszystkich grup społeczeństwa, a nawet pozostawia wiele do życzenia u części urzędników, tak na obszarze Polski Centralnej, jak i Ziem Odzyskanych. Dlatego też z całym naciskiem podkreślam, iż uprawnienia przysługujące repatriantom na podstawie dekretów, rozporządzeń, instrukcji i okólników winny być przez wszystkie urzędy podległe Ministerstwu Ziem Odzyskanych bezwzględnie w całej rozciągłości respektowane.

W szczególności Ministerstwo przypomina zarządzenie M. Z. O. z dn. 25.II.46 r. w sprawie przekazania w zarząd gmin nieruchomości typu miejskiego (Dz. Urz. M. Z. O. Nr. 1 z dn. 20.III.46 r. poz. 3), Okólnik M. Z. O. Nr. 30 z dn. 31.III.46 r. L. Dz. 5412/1/1094/46 w sprawie powoływania i organizacji zarządów nieruchomości miejskich (Dz. Urz. M. Z. O. z dnia 1.V.46 r. poz. 40), Okólnik Ministerstwa Skarbu z dn. 12.III.46 r. w sprawie ulg podatkowych dla podatników - repatriantów (Dz. Urz. M. Z. O. Nr. 5 z dn. 9.VII.46 r. poz. 69). Okólnik M. Z. O. Nr. 82 z dn. 15.VII.46 r. L. Dz. 16564/III/27447W. W/46 w sprawie akcji osadniczej na gospodarstwach rolnych, wreszcie pismo okólne M.Z.O. z dn. 30.VII.46 r. L. Dz. 1684/III/3106/W. O./46 polecające stosować w akcji osiedleńczej zasady dekretu z dnia 25.VII.46 r. o ustroju rolnym w osadnictwie na obszarze Ziem Odzyskanych i byłego Wolnego Miasta Gdańska oraz rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 11.VII.46 r. w sprawie zbywania niektórych ruchomości opuszczonych i poniemieckich (Dz. U. R. P. Nr. 35, poz. 206).

Niezależnie od ścisłego przestrzegania przepisów normujących uprawnienia repatrianckie, we wszystkich tych wypadkach, gdy władze i urzędy działają w sferze swobodnego uznania — wzgląd na interes repatriantów winien zaważyć na powziętej decyzji.

Odnosi się to w szczególności do następujących zagadnień :

1) rewindykacji przez repatriantów inwentarza i innego mienia ruchomego przynależnego do przyznanych im gospodarstw, a znajdującego się we władaniu osób postronnych,
2) rozdziału odzieży z dostaw U. N. R. R. A.,
3) przydziału koni i bydła pochodzenia krajowego i zagranicznego,
4) należności podatkowych,
5) opłat za usługi Państwowego Przedsiębiorstwa Traktorów i Maszyn Rolniczych.

Obowiązek zastosowania się do wyżej wspomnianych wytycznych odnośnie repatriantów zechcą Ob.Ob. Starostowie przypomnieć podległym Urzędom i na przestrzeganie tych zasad zwracać stale baczną uwagę.

Celem oddziałania na ośrodki leżące poza zasięgiem nacisku administracyjnego należy zaaranżować kampanię propagandową dla przełamania obojętności z jaką odnosi się znaczna część społeczeństwa do sprawy repatriantów i rozładowania zarysowujących się sporadycznie nastrojów niechęci.

Wojewoda:
w/z
(—) Thomas
Wicewojewoda

Poz. 70

Urząd Wojewódzki Szczeciński
Wydział Społeczno-Polityczny
L. dz. 1631/46 P. P.
Polowanie w strefie granicznej.

Szczecin, dnia 22 sierpnia 1946 r.

Do
Ob. Ob. Starostów Powiatowych
w Województwie Szczecińskim
Ob. Prezydenta miasta Szczecina,
Szefa Wojewódzkiego U. B. P.
Komendanta Wojewódzkiej Milicji Obywatelskiej.

Urząd Wojewódzki podaje do wiadomości, że w myśl Regulaminu Służby Granicznej część I. § 10, pkt. E. — polowania w strefie granicznej mogą się odbywać jedynie za zgodą W. O. P. (Wojsko Ochrony Pogranicza).

Do udzielania pozwoleń na polowania w strefie granicznej upoważnił d-ca Wojsk Ochrony Pogranicza Nr. 3 — Komendantów Odcinków 3 Oddziału W.O.P-u.

Wobec powyższego przed urządzaniem polowania w strefie granicznej należy każdorazowo zwrócić się do terenowo właściwego Komendanta Odcinka W.O.P.

Za Wojewodę Szczecińskiego
Naczelnik Wydziału
(Bronisław Starczewski)

Poz. 71

Urząd Wojewódzki Szczeciński
Wydział Społeczno - Polityczny
L. dz. 1911/46.

Szczecin, dnia 27 sierpnia 1946 r.

Odsprzedaż niewykorzystanych zagranicznych środków płatniczych. — instrukcja.

Do Wszystkich Ob. Ob. Starostów
Województwa Szczecińskiego
Wydz. Adm. Og. I. instancji
Szefa Woj. U. B. P. i Woj. M. O.

Załączoną instrukcję Komisji Dewizowej z dnia 5 lipca 1946 r. Urząd Wojewódzki Szczeciński — przesyła do wiadomości i stosowania.

Za Wojewodę Szczecińskiego
Naczelnik Wydziału
(Bronisław Starczewski)

INSTRUKCJA

Wobec powtarzających się przypadków niezachowania przez osoby wyjeżdżające za granicę przepisów okólnika Ministerstwa Skarbu Nr. 17 L. dz. II. 57419/10020/3/45 z dnia 20 listopada 1945 r. w sprawie obowiązku odsprzedaży niewykorzystanych zagranicznych środków płatniczych, Komisja Dewizowa komunikuje, że począwszy od dnia 8 lipca 1946 r. Biuro Komisji Dewizowej przystąpi do kontroli wykonania powyższych przepisów.

W związku z tym Komisja Dewizowa komunikuje:

I) Wszystkie osoby, wyjeżdżające za granicę, poza wyjeżdżającymi w celu emigracji, winni w terminie 30 dni od daty powrotu do kraju, a w każdym razie przed następnym wyjazdem za granicę przedłożyć do Biura Komisji Dewizowej (Warszawa, ul. Fredry 8) szczegółowe rozliczenie wydatkowanych za granicą sum.

II. Wymienione rozliczenie winno zawierać:
a) czasokres pobytu za granicą wg. adnotacji placówek kontroli granicznej na paszporcie;
b) sumę przysługujących diet wg. obowiązujących stawek urzędowych;
c) wyszczególnienie trasy podróży i środków lokomocji, odpowiednio udokumentowane;
d) wymienienie i wyczerpujące uzasadnienie innych wydatków poniesionych za granicą.

III. Niewykorzystane zagraniczne środki płatnicze skutkiem zaniechania podróży, względnie skrócenia okresu podróży, bądź zmiany trasy podróży lub środków lokomocji, bądź też wobec innych powodów — należy odsprzedać Narodowemu Bankowi Polskiemu, bądź innemu bankowi dewizowemu w terminie przewidzianym w p. I-szym Instrukcji w przypadkach niedojścia podróży do skutku — w terminie 30 dni od daty dokonania przydziału.

Pokwitowania dokonanej odsprzedaży należy dołączyć do rozliczenia.

IV. Zobowiązania zaciągnięte za granicą przez osoby wyjeżdżające z kraju, nie będą przez Komisję Dewizową honorowane.

W przypadkach uzasadnionych szczególnie ważnym interesem publicznym lub siły wyższej, mogą zainteresowane osoby po powrocie do kraju ubiegać się o przydział zagranicznych środków płatniczych na ten cel, składając wniosek do Komisji Dewizowej w terminie 30-dniowym od daty powrotu do Polski z dołączeniem dowodów, stwierdzających tytuł i wysokość zabowiązania.

Wnioski złożone po tym terminie nie będą rozpatrywane.

Komisja Dewizowa komunikuje, że niedochowanie warunków niniejszego rozporządzenia spowoduje niezależnie od wstrzymania dalszych przydziałów dewiz skierowanie sprawy do Głównego Inspektoratu Ochrony Skarbowej.

Komisja Dewizowa

Warszawa, dnia 5 lipca 1946 r.

Poz. 72

ROZPORZĄDZENIE
Dyrektora Głównego Urzędu Morskiego
z dnia 7 sierpnia 1946 r.
w sprawie przepisów porządkowych dla portów morskich w Postominie, Derłowie, Kołobrzegu, Kamieniu, Świnoujściu i Nowym Warpnie.

Na podstawie art. 1, 4, 6, 12, 13 i 16 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o organizacji i zakresie działania władz Marynarki Handlowej (Dz. U. R. P. Nr. 38, poz. 366) oraz art. 1 dekretu z dnia 16 listopada 1945 r. o podwyższeniu grzywien, kar pieniężnych, kar porządkowych oraz nawiązek (Dz. U. R. P. Nr. 56, poz. 312) zarządzam co następuje :

§ 1.

Rozciąga się na obszar portów morskich w Postominie, Derłowie, Kołobrzegu, Kamieniu, Świnoujściu i Nowym Warpnie moc obowiązującą załączonego rozporządzenia porządkowego Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 4 maja 1938 r. o przepisach policyjno-portowych dla portów morskich we Władysławowie, Helu, Jastarni i Pucku (Pom. Dz. Woj. Nr. 18, poz. 190).

§ 2.

Wykroczenia przeciwko przepisom powołanego w § 1 rozporządzenia porządkowego z dnia 4 maja 1938 r. karane będą w trybie postępowania karno-administracyjnego grzywną do 2.000 zł. lub aresztem do dni 7. Orzecznictwo należy do Głównego Urzędu Morskiego.

Organa Kapitanatu Portu, posiadające imienne upoważnienie Głównego Urzędu Morskiego, mają prawo nakładania grzywień w drodze doraźnych nakazów karnych do wysokości i za wykroczenia, określone w upoważnieniu.

§ 3.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Dyrektor Głównego Urzędu Morskiego
(—) Tad. Wysocki.

Załącznik
do rozp. Dyrektora Głównego Urzędu Morskiego z dnia 7.VIII.1946 r. w sprawie przepisów porządkowych dla portów morskich w Postominie, Derłowie, Kołobrzegu, Kamieniu, Świnoujściu i Nowym Warpnie.

ROZPORZĄDZENIE
porządkowe Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 4 maja 1938 r. o przepisach policyjno-portowych dla portów morskich we Władysławowie, Helu Jastarni i Pucku.
(Pom. Dz. Woj. Nr. 18 poz. 190).

Na podstawie art. 4 pkt. 1, 6, 12 i 13 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o organizacji i zakresie działania władz marynarki handlowej (Dz. U. R. P. Nr. 38, poz. 366) i par. 138 ustawy o ogólnym zarządzie kraju z dnia 30 lipca 1883 r. zarządzam co następuje:

I. Postanowienia ogólne.

Zakres mocy obowiązującej rozporządzenia.

Par. 1.

Przepisy niniejszego rozporządzenia obowiązują na obszarze portów we Władysławowie, Helu, Jastarni i Pucku, w granicach ustalonych rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych.

Władza porządkowa w porcie.

Par. 2.

W granicach portów, ustalonych stosownie do par. 1, władzę wykonującą policję portową i żeglugową są Kapitanaty Portów względnie Dozory Portów.

Na czele Kapitanatu Portu stoi Kapitan Portu.

Organami wykonawczymi są oficerowie portowi, dozorcy, bosmani i strażnicy.

W zakresie służbowym dozorca portu podporządkowany jest bezpośrednio Kapitanatowi Portu, wyznaczonemu przez Urząd Morski.

Ilekroć rozporządzenie mówi o Kapitanacie Portu, należy rozumieć również Dozory Portu.

Wykonanie zarządzeń.

Par. 3.

Osoby, przebywające na obszarze portu, obowiązane są stosować się do postanowień i zarządzeń, wydawanych na podstawie przepisów niniejszego rozporządzenia, oraz do wskazań zawartych w ogłoszeniach i na tablicach ostrzegawczych, umieszczonych na obszarze portu.

Niewykonane zarządzenia zostaną przeprowadzone w postępowaniu przymusowym w administracji na koszt opornego.

Organa wykonawcze Kapitanatu Portu mają prawo legitymowania lub stwierdzenia w inny sposób tożsamości osób, które przekroczyły przepisy porządkowe niniejszego rozporządzenia, oraz prawo zatrzymania winnego i sprowadzenia go przymusowo do najbliższego organu Policji Państwowej

Podcas wykonywania czynności urzędowych organa wykonawcze uprawnione są do wstępu na statki, place, do magazynów i wszelkiego innego rodzaju urządzeń portowych.

Odwołanie od zarządzeń.

Par. 4.

Odwołanie od zarządzeń organów wykonawczych należy wnieść za pośrednictwem tej władzy, która je wydała.

Wniesienie odwołania nie wstrzymuje wykonania zarządzenia.

Odpowiedzialność za wykroczenia załogi.

Par. 5.

Kierownik statku obowiązany jest pouczać załogę o postanowieniach niniejszego rozporządzenia i dopatrzeć ścisłego ich przestrzegania.

W razie wykroczenia przez członka załogi i niewyśledzenia osoby sprawcy przed odejściem statku, karę ponosi kierownik statku.

Ilekroć rozporządzenie niniejsze mówi o zakazach i nakazach nałożonych na statek, odpowiedzialnym za przestrzeganie przepisów porządkowych jest kierownik statku, a w jego braku — właściciel statku.

II. Na redzie.

Podnoszenie bandery narodowej, zakotwiczenie i sygnały.

Par. 6.

Statek o pojemności powyżej 50 m³ brutto, przebywający na redzie oraz wchodzący lub wychodzący z portu, podnosi swą banderę narodową na rufie statku bez względu na porę dnia.

Przepis powyższy nie ma zastosowania do kutrów rybackich.

Bandera narodowa może być opuszczona po zacumowaniu statku w porcie, względnie po zakotwiczeniu na redzie.

Statek, przybywający na redę portu, może stawać na kotwicy tylko na obszarze kotwicowiska, wyznaczonego przez Kapitanat Portu. Rzucone kotwice należy oznaczyć odpowiednimi pławkami.

Kotwiczanie statku na drogach i w kanałach dojazdowych jest wzbronione.

Statek, który stoi na kotwicy, podnosi w porze dziennej czarną kulę w miejscu przepisanym dla światła kotwicznego.

Statek z ładunkiem wybuchowym lub łatwopalnym.

Par. 7.

Statek z ładunkiem wybuchowym lub łatwopalnym wejść może do portu jedynie za zezwoleniem Kapitanatu Portu.

Statek z ładunkiem wybuchowym lub łatwopalnym podnosi na przednim maszcie przez cały czas swego postoju na redzie lub w porcie do czasu ukończenia wyładunku tych materiałów flagę „B" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich, w nocy natomiast na jej miejscu światło czerwone.

Statek taki obowiązany jest przestrzegać szczegółowo przepisy przeciwpożarowe zawarte w dalszych postanowieniach rozporządzenia (par. 30—32).

Sygnał zarazy.

Par. 8.

Statek przychodzący z portu uznanego za zakażony w myśl postanowień Międzynarodowej Konwencji Sanitarnej, podpisanej w Paryżu dnia 21 czerwca 1926 r. a także statek, na którym znajdują się chorzy dotknięci

chorobami zakaźnymi, obowiązane są zatrzymać się na kotwicowisku i poddać się inspekcji lekarskiej.

Statek, przychodzący z portu, uznanego za zakażony w myśl postanowień powołanej Konwencji podnosi w dzień flagę „Q", o ile na statku nie ma chorych na dżumę, cholerę, ospę lub żółtą febrę — zaś flagę „QL" nad pierwszą flagą zastępczą, o ile stan sanitarny statku lub stan zdrowia załogi lub pasażerów jest podejrzany. O ile natomiast na statku znajdują się chorzy, dotknięci chorobami zakaźnymi, statek podnosi w dzień flagę „L". W nocy we wszystkich powyższych przypadkach statek podnosi umieszczone w odstępie pionowym dwumetrowym światła zielone nad białym, widzialne dookoła z odległości conajmniej 1 mil. morskiej.

Do chwili odbycia inspekcji sanitarnej wzbroniona jest styczność z lądem załogi względnie pasażerów statku, który wywiesił jeden z powyższych znaków.

III. Porządek ruchu statków.

Postanowienia ogólne o porządku ruchu statków.

Par. 9.

Odnośnie ruchu statków w granicach portu ma odpowiednie zastosowanie rozporządzenie z dnia 5 lutego 1906 r. o porządkach na drogach morskich (Dz. U. Rzeszy stron. 120), o ile rozporządzenie niniejsze nie postanawia inaczej.

Wyprzedzanie i obroty statków.

Par. 10.

W kanałach dojazdowych, w wejściach portowych i wewnątrz portu wyprzedzanie się statków jest wzbronione.

Gdy statek, wykonujący obrót w kanale dojazdowym lub w basenie, znajdzie się w położeniu, przy którym przejście innego statku obok niego jest niebezpieczne lub utrudnione, to statek zatrzymuje się do chwili możliwości bezpiecznego mijania statku obracającego się.

Porządek mijania się.

Par. 11.

Statek wchodzący do portu ustępuje drogę statkowi wychodzącemu z portu.

Statki w ruchu trzymają się prawej strony w kierunku swego ruchu a zbliżające się kursami przeciwnymi mijają się lewą burtą, jeżeli nie ma oczywistych przeszkód nawigacyjnych.

Szybkość statków w porcie

Par. 12.

Szybkość statków w kanałach dojazdowych, w wejściach portowych i wewnątrz portu nie może przekroczyć 3 mil morskich na godzinę, chyba że większa szybkość została podyktowana warunkami pogody lub nawigacyjnymi.

Szybkość ta winna być zmniejszona podczas złej widzialności, podczas mijania statków mniejszych bezpokładowych lub głęboko załadowanych, a wreszcie w pobliżu drag pracujących i łodzi nurkowych.

Posługiwanie się śrubą okrętową.

Par. 13.

Statek o zanurzeniu ponad 8 m., stojący przy falochronie albo nabrzeżu lub podchodzący do nich, winien zmniejszyć obroty śruby okrętowej do ilości, niezbędnej dla zachowania przez statek sterowności i ruchu.

Używanie pełnych obrotów śruby w pobliżu falochronów i nabrzeży jest wzbronione.

Holowanie statków.

Par. 14.

Holowana w porcie jednostka winna być prowadzona na krótkim holu, a gdy steru nie posiada, winna być umocowana przy boku statku holującego, o ile nie zachodzi konieczność innego sposobu umocowania.

Holowanie więcej aniżeli jednej jednostki dopuszczalne jest wyłącznie za zezwoleniem Kapitanatu Portu.

Wzbronione jest porzucanie jednostki holowanej przez statek holujący przed jej zacumowaniem w bezpiecznym miejscu.

Zakaz włóczenia kotwicy.

Par. 15.

Włóczenie kotwicy po dnie w obrębie portu jest wzbronione. Przepis ten szczególnie dotyczy miejsc, oznaczonym napisem „kabel".

Zaznajomienie się z głębokościami wód portowych.

Par. 16.

Kierownik statku obowiązany jest do zaznajamiania się z głębokościami wód portowych.

IV. Sygnały.

Sygnały dźwiękowe.

Par. 17.

Statki z własnym napędem, będące w ruchu, podają sygnały gwizdkiem lub syreną zgodnie z przepisami par. 9. rozporządzenia w razie:
a) zbliżania się do kanałów dojazdowych, wejść portowych oraz basenów wewnętrznych,
b) spotkania się z innymi statkami w ruchu oraz
c) ulewy, mgły i śnieżycy.

W innych wypadkach podawanie sygnałów dźwiękowych należy ograniczyć do potrzeby niezbędnej.

Sygnały statku pasażerskiego przy wyjściu i wejściu do portu i w kanale dojazdowym.

Par. 18.

Statek pasażerski o pojemności powyżej 1500 m^3 brutto (około 530 ton rej. brutto) na znak zamiaru wyjścia z portu i korzystania z pierwszeństwa drogi podnosi na przednim maszcie flagę „D" według księgi międzynarodowych sygnałów. Flagę należy podnieść na 5 minut przed odejściem statku oraz opuścić po wyjściu z portu względnie kanału dojazdowego. Ten sam sygnał podnosi statek taki przy wejściu do kanału dojazdowego względnie do portu.

Podczas mgły statek pasażerski o powyższej pojemności podaje następujące sygnały:
a) wychodząc z portu lub poruszając się w kanale dojazdowym w kierunku morza co minutę trzy po sobie następujące gwizdy długi, krótki, długi.
b) wchodząc do kanału i poruszając się w nim w kierunku portu co minutę jeden gwizd długi.

W nocy w powyższych przypadkach statek pasażerski podnosi na boku reji przedniego masztu światło stałe niebieskie widzialne dookoła z odległości co najmniej pół mili morskiej.

Sygnały optyczne.

Par. 19.

Jednostka pływająca wszelkiego rodzaju, nie obowiązana do pokazywania świateł pozycyjnych, wywiesza podczas ruchu światło stałe białe widoczne wokoło.

Podczas postoju przy falochronach, nabrzeżach i pomostach statek w porze nocnej wywiesza światło stałe białe na rufie oraz takie światło na środku burty od strony wody na wysokości górnego pokładu.

Z kilku burta o burtę stojących statków światło na burcie pokazuje statek zewnętrzny.

Sygnały dla drag i nurków.

Par. 20.

Draga pracująca w porcie pokazuje po stronie wolnej dla ruchu w dzień dwie czarne kule, w nocy — trzy pionowo pod sobą umieszczone światła białe, statek zaś nurków w dzień czerwoną flagę na widocznym miejscu, w nocy światło czerwone nad białym widzialne wokoło.

V. Porządek postoju w porcie.

Miejsce postoju.

Par. 21.

Miejsce postoju statku wewnątrz portu wyznacza Kapitanat Portu. Zmiana miejsca postoju dozwolona jest jedynie za uprzednim zezwoleniem tejże władzy.

Kapitanatowi Portu przysługuje prawo zarządzenia w razie potrzeby zmiany miejsca postoju statku. Gdyby statek nie miał dostatecznej obsługi do wykonania manewru w czasie nakazanym, manewr może wykonać Kapitanat Portu własnym zarządzeniem na koszt statku.

Zgłoszenie statku.

Par. 22.

Kierownik statku obowiązany jest zgłosić pisemnie na przepisowym farmularzu w Kapitanacie Portu wejście i wyjście statku z portu. Wejście należy zgłosić bez zwłoki, wyjście zaś w dniu wyjazdu statku z portu. W dniu wyjścia statek wywiesza na przednim maszcie flagę „P" według księgi międzynarodowych sygnałów.

Od składania zgłoszenia zwolnione są:

a) okręty wojenne.
b) statki państwowe, będące w służbie publicznej.
c) statki pasażerskie, utrzymujące regularną komunikację przybrzeżną według zgłoszonego rozkładu jazdy.
d) polskie statki pasażerskie żeglugi przybrzeżnej,
e) polskie statki rybackie, mające w danym porcie swój stały postój i wychodzące na przybrzeżne połowy,
f) statki, zatrudnione przy budowie danego portu,
g) jachty krajowe itp. statki sportowe, korzystające z przystani i urządzeń przydzielonych dla sportu żeglarskiego, z wyjątkiem statków wychodzących zagranicę lub stamtąd przychodzących,
h) statki, zawijające do portu w celu schronienia się,
i) inne zwolnione przez Kapitanat Portu.

Dokumenty zgłoszeń.

Par. 23.

Przy zgłoszeniu przybycia statku należy złożyć:

a) certyfikat okrętowy,
b) świadectwo pomiarowe,
c) spis załogi,
d) spis pasażerów, wysiadających w danym porcie,
e) dokumenty, stwierdzające ilość i rodzaj ładunków, posiadanych na statku oraz przeznaczonych do wyładowania w porcie.

Statki poniżej 50 m^3 brutto mogą składać dokumenty zastępcze.

Pasażerowie przybywający z zagranicy mogą opuścić statek dopiero po zezwoleniu władz policyjnych stosownie do obowiązujących przepisów.

Dokumenty wymienione pod pkt a i b) pozostają w przechowaniu Kapitanatu Portu do czasu wyjścia statku z portu.

Przy zgłoszeniu wyjścia statku z portu należy przedłożyć:

a) dokumenty, stwierdzające rodzaj i ilość ładunków, wywożonych na statku oraz załadowanych w porcie,
b) dowód uiszczenia opłat portowych,
c) dowód odprawy celnej,
d) spis pasażerów, przyjętych w danym porcie oraz zmiany, zaszłe w składzie załogi.

Bez zezwolenia Kapitanatu Portu wyjście statku, obowiązanego do zgłoszenia w myśl par. 22, jest wzbronione.

Cumowanie statków.

Par. 24.

Cumy należy zakładać tylko na słupy, polery lub pierścienie do tego przeznaczone w sposób, by w razie potrzeby mogły być szybko zrzucone.

Zabrania się zakładać liny stalowe na drewniane słupy i polery.

Połączenie między statkiem a lądem.

Par. 25.

Wejście na statek stojący przy falochronie, nabrzeżu i pomoście musi być bezpieczne i umożliwione przez pomosty, schodnie osobowe, kładki itp. dostatecznie mocne i szerokie. Przed ustawieniem tych urządzeń ruch między statkiem a lądem przez wskakiwanie względnie wyskakiwanie ze statku przez burtę jest wzbroniony.

Pomosty, schodnie osobowe, kładki itp. winny być po jednej stronie co najmniej zaopatrzone w dostatecznie silną poręcz lub linę, w porze nocnej wystarczająco oświetlone, zaś podczas gołoledzi posypywane piaskiem.

W wypadku ustawienia jednego statku przy burcie drugiego, statek ustawiony przy nabrzeżu obowiązany jest dać wolne i bezpieczne przejście do statku drugiego i okazać pomoc przy zakładaniu odpowiednich dojść.

Nadto statek musi:

a) przysłonić rury pary odlotowej, rury wylotowe pomp i ścieków.
b) podczas przerw w pracy przeładunkowej nałożyć pokrywy ładowni względnie przy otwartych ładowniach za zrębnicami niższymi niż 80 cm postawić ogrodzenie tej wysokości, zabezpieczające dostatecznie przed wypadkiem.
c) usunąć na statku wszelkie przeszkody, krępujące swobodne poruszanie się wzdłuż statku po falochronach, nabrzeżach i pomostach.

Pilnowanie statków.

Par. 26.

Każdy statek podczas postoju w porcie musi być pilnowany co najmniej przez jedną osobę załogi.

Przepis ten nie obowiązuje statków odstawionych lub na leżach zimowych względnie statków zwolnionych od tego obowiązku przez Kapitanat Portu.

skich.

Uszkodzenie urządzeń portowych i znaków mor-

Par. 27.

Urządzeń portowych używać należy w sposób oględny i zapobiegający ich uszkodzeniu. O wszelkich szkodach, wyrządzonych przez statek lub jego załogę, kierownik statku obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić Kapitanat Portu.

Statek, który uszkodził urządzenie portowe, obowiązany jest wyrządzoną szkodę naprawić pod dozorem

Kapitanatu lub przed wyjściem z portu złożyć w Kapitanacie Portu zabezpieczenie w wysokości, ustalonej przez Kapitanat Portu.

VI. Przeładunek i składanie towarów.

Przeładunek.

Par. 28.

Kapitanat Portu ma prawo kontroli nad sposobem załadowania statku i może zarządzić niewypuszczenie statku przeładowanego oraz statku z przechyłem.

Przeładunek należy uskutecznić w sposób nietamujący ruchu.

Przetaczanie ładunków poprzez krawężniki, po falochronach, pomostach i nabrzeżach bez stosownej ich ochrony przed uszkodzeniem, a dalej przez miejsca ogrodzone oraz po trawnikach jest wzbronione.

Wożenie towarów na falochronach, pomostach oraz na nabrzeżach, nie przystosowanych do ruchu kołowego, dozwolone jest tylko na wózkach z obręczami gumowymi.

Ruch pojazdów konnych i mechanicznych dozwolony jest wyłącznie po drogach, oddanych dla takiego ruchu.

Składowanie.

Par. 29.

Składowanie towarów na falochronach, nabrzeżach, pomostach i torach jest wzbronione.

W miejscach tych z wyjątkiem torów towary mogą być składane w celach przejściowych, jednakże nie dłużej jak tego wymaga przeładunek. Na żądanie Kapitanatu Portu towary winny być natychmiast usunięte lub też umieszczone w sposób nie utrudniający ruchu.

Wzbronione jest składanie towarów z oparciem o ściany falochronów i magazynów oraz składanie siana i słomy w stanie luźnym.

Na składanie towarów na placach wymagane jest zezwolenie Kapitanatu Portu.

VII. Przepisy przeciwpożarowe.

Zabezpieczenie przeładunku materiałów wybuchowych i łatwopalnych.

Par. 30.

Przed przystąpieniem do przeładunku materiałów wybuchowych, łatwopalnych, dalej wszelkiego rodzaju surowców włóknistych, kominy statku przeładującego a także kominy statków innych stojących w pobliżu winny być odpowiednio zabezpieczone. Wszystkie posiadane przez statek urządzenia przeciwpożarowe muszą być w pogotowiu do natychmiastowego ich użycia. Podczas przerw w przeładunku ładownie winny być niezwłocznie zakryte.

Przez czas trwania przeładunku materiałów wybuchowych lub łatwopalnych statek podlega stałemu dozorowi, wyznaczonemu przez Kapitanat Portu na koszt statku.

Składanie materiałów wybuchowych na falochronach, nabrzeżach i pomostach, choćby w celach przejściowych, jest wzbronione. Materiały inne muszą być zabezpieczone płachtami brezentowymi lub w sposób inny.

Zakaz palenia tytoniu, używania ognia i światła na statku.

Par. 31.

Podczas postoju w porcie wzbronione jest palenie tytoniu, używanie ognia i światła:

a) na pokładzie statku z ładunkiem materiałów wybuchowych, łatwopalnych,
b w ładowniach statku,
c) na pokładzie statku, stojącego w pobliżu miejsca wyładowania materiałów wymienionych w pkt. a).

Zakaz powyższy nie dotyczy świateł pozycyjnych oraz innych świateł należycie osłoniętych, niezbędnych dla zabezpieczenia ruchu.

Oświetlanie ładowni.

Par. 32.

Oświetlanie ładowni z ładunkiem materiałów wybuchowych, łatwopalnych i surowców włóknistych dozwolone jest jedynie przy pomocy lamp bezpieczeństwa, zaś ładowni z innym ładunkiem jedynie przy pomocy należycie osłoniętego światła.

Zapalanie, otwieranie i gaszenie światła w ładowniach jest wzbronione.

Rozniecanie ognia na statku.

Par. 33.

Rozniecanie i utrzymywanie ognia na pokładzie statku dozwolone jest tylko w bezpiecznych paleniskach i musi być stale dozorowane.

Rozgrzewanie i gotowanie na pokładzie statku przedmiotów łatwopalnych, jak: dziegcia, smoły. żywicy, asfaltu i oliwy jest wzbronione, a dozwolone tylko na lądzie w miejscach wskazanych przez Kapitanat Portu.

Przechowywanie materiałów wybuchowych i łatwopalnych w magazynach.

Par. 34.

Przechowywanie materiałów wybuchowych i łatwopalnych w magazynach portowych lub innych miejscach, nie wyznaczonych do tego celu, jest wzbronione.

Oświetlanie magazynów i składów.

Par. 35.

Do stałego oświetlania magazynów i wszelkiego rodzaju składów i placów należy używać światła elektrycznego.

W przypadkach innych dozwolone jest posługiwanie się światłem innym należycie odsłoniętym.

Przyrządy przeciwpożarowe, przechowywanie podręcznych materiałów łatwopalnych.

Par. 36.

Przedsiębiorstwa handlowe i przemysłowe mają obowiązek rozmieszczenia w swoich zakładach odpowiedniej ilości zdatnych do użytku i łatwo dostępnych przyrządów przeciwpożarowych.

Podręczne zapasy materiałów łatwopalnych winny znajdować się w specjalnych pomieszczeniach, zabezpieczonych od ognia, materiały zaś, wytwarzające w zetknięciu się z wodą gazy łatwopalne, w naczyniach szczelnie zamkniętych i chronionych przed wilgocią.

Popiół oraz czyściwa przesycone farbami i smarami należy przechowywać w ogniotrwałych skrzyniach, szczelnie zamkniętych i na zewnątrz budynku.

Zakaz palenia tytoniu, używania otwartego ognia w magazynach, na rampach i w składach.

Par. 37.

Wzbronione jest palenie tytoniu, używanie ognia i nieosłoniętego światła:

a) w czasie przeładowania materiałów wybuchowych, łatwopalnych oraz wszelkiego rodzaju surowców włóknistych,
b) w magazynach, na rampach magazynów i w obrębie wszelkiego rodzaju składów na placach i nabrzeżach, z wyłączeniem pomieszczeń biurowych i mieszkalnych.

Rozniecanie ognia na nabrzeżach i placach.

Par. 38.

Bez pozwolenia Kapitanatu Portu wzbronione jest rozniecanie ogniska na lądzie. W razie zezwolenia ogień winien być wzniecony w miejscu wskazanym w bezpiecznym palenisku i ugaszony przed opuszczeniem.

Wzbronione jest używanie nafty, benzyny i innych łatwopalnych płynów do rozpalania ognia oraz wykonanie przyrządem, wytwarzającym płomień, prac na nabrzeżach i w odległości mniejszej od 20 m. od magazynów, składów i statków.

Piece żelazne.

Par. 39.

Wzbronione jest ustawianie pieców żelaznych w magazynach i w składach, a w pomieszczeniach biurowych i mieszkalnych za zezwoleniem Kapitanatu Portu. Przy ustawianiu pieców żelaznych w miejscach dozwolonych muszą być przestrzegane przepisy policyjno - budowlane.

Papier, słoma, wióry.

Par. 40.

Papier, słoma itp. służące do opakowania towarów, winny być przechowane oddzielnie w zamkniętych skrzyniach i odrębnych pomieszczeniach.

Palenie ogni sztucznych.

Par. 41.

Palenie ogni sztucznych i puszczanie rakiet dozwolone jest tylko za zezwoleniem Kaptanatu Portu i w miejscach przez niego wskazanych.

Sygnalizowanie pożaru.

Par. 42.

Pożar w porcie sygnalizuje przerywane buczenie syreny portowej, pożar na statku — przeciągły dźwięk syreny portowej raz taki dźwięk gwizdka lub syreny statku, dotkniętego pożarem.

Do czasu przybycia zawodowej straży pożarnej kierownikiem akcji przeciwpożarowej jest Kapitan Portu lub jego zastępca.

Wszystkie osoby, przebywające na obszarze portu, obowiązane są podporządkować się rozkazom kierownika akcji przeciwpożarowej.

Załogi statków winny udać się każda na swój statek, przygotować przyrządy przeciwpożarowe i czekać dalszych rozkazów kierownika akcji przeciwpożarowej.

VIII. Przepisy sanitarne.

Kontrola sanitarną statku.

Par. 43.

Statek, przebywający w porcie, podlega obowiązującym przepisom morsko-sanitarnych i obowiązany jest stosować się do wszelkich zarządzeń portowych władz sanitarnych.

Odszczurzenie.

Par. 44.

Odszczurzenie statku regulują przepisy Międzynarodowej Konwencji Sanitarnej, podpisanej w Paryżu dnia 21 czerwca 1926 r.

Odszczurzenie terenów portowych odbywa się w zakresie, ustalonym przez władze portowe. Wszystkie osoby obowiązane są zastosować się do odnośnych zarządzeń.

IX. Utrzymanie porządku i czystości.

Zanieczyszczenie i uprzątnięcie.

Par. 45.

Wzbronione jest zanieczyszczenie terenów i wód portowych.

Osoba przeładowująca obowiązana jest po ukończonym przeładunku sprzątnąć bezzwłocznie pozostałości po przeładunku.

Składanie śmieci.

Par. 46.

Śmieci należy składać w skrzyniach do tego przeznaczonych. Po użyciu należy zamykać pokrywy śmietników.

Przekopywanie i przegrzebywanie zawartości śmietników jest wzbronione.

X. Przebywanie i zamieszkiwanie.

Wstęp na tereny portowe i statki.

Par. 47.

Wstęp na tereny portowe i do urządzeń portowych dozwolony jest jedynie osobom uprawnionym oraz osobom posiadającym zezwolenie Kapitanatu Portu. Przepis ten nie dotyczy dróg oddanych do użytku ogólnego.

Wstęp na statek osobie postronnej bez zezwolenia kierownika statku jest wzbroniony.

Zamieszkiwanie.

Par. 48.

Zamieszkiwanie na terenach portowych dozowolone jest jedynie za zezwoleniem Kapitanatu Portu. Od tego zezwolenia zwolnione są osoby wraz z domownikami, posiadające służbowe mieszkania, przydzielone im przez urzędy państwowe. Nazwiska osób tych winny być podane do wiadomości Kapitanatu Portu.

XI. Postanowienia różne.

Oznaczenie miejsca zatoniętego przedmiotu.

Par. 49.

W razie zatonięcia w porcie lub na redzie statku, ładunku lub innych przedmiotów o takich rozmiarach, że mogą one zagrażać bezpieczeństwu żeglugi, kierownik statku winien niezwłocznie oznaczyć miejsce zatonięcia pławką, zgłosić wypadek w Kapitanacie Portu, a następnie niezwłocznie przystąpić do ich wydobycia, inaczej mają zastosowanie przepisy ustawy o rozbitkach morskich z dnia 17 marca 1874 r.

Nienależyte funkcjonowanie znaków morskich.

Par. 50.

Nienależyte funkcjonowanie znaków morskich nawigacyjnych i sygnalizacyjnych należy niezwłocznie zgłosić w Kapitanacie Portu.

Zakazy różne.

Par. 51.

I. Wzbronone jest:

a) przymocowanie statków i innych pływających urządzeń do znaków nawigacyjnych i sygnalizacyjnych,
b) wejście na statek przed jego zacumowaniem; zakaz ten nie odnosi się do armatora, maklera, ajenta, cumownika i ich pracowników,
c) wyłamywanie lodu za wyjątkiem miejsc dookoła statku przez osoby należące do jego (załogi) lub przez kierownictwo statku wynajęte,
d) nadużywanie pożarowych aparatów sygnalizacyjnych i środków ratunkowych,
e) uprawianie żebractwa, gry na instrumentach, śpiewu i wszelkiego rodzaju popisów w celach zarobkowych,
f) polowanie i łowienie ryb sieciami,
g) kajakowanie i wiosłowanie w celach sportowych wewnątrz portu, oraz uprawianie gier sportowych i zabaw,
h) kąpanie i chodzenie po porcie w strojach kąpielowych,
i) puszczanie luzem zwierząt domowych,
k) uprawianie handlu rybami na nabrzeżach, pomostach i falochronach.

II. Bez zezwolenia Kapitanatu Portu wzbronione jest:

a) wybieranie piasku, kamieni i żwiru z terenów portowych,
b) uprawianie przemysłu cumowniczego,
c) zarobkowa obsługa bagażów pasażerskich,
d) wyławianie w porcie i na redzie zatopionych przedmiotów,
e) ustawianie kiosków oraz umieszczanie wszelkiego rodzaju szyldów i reklam; nalepianie afiszów i plakatów dozwolone jest wyłącznie na tablicach, słupach na ten cel przeznaczonych,
f) rozpowszechnianie odezw,
g) przeprowadzanie zbiórek ulicznych,
h) sprzedaż przez załogę statku resztek towaru, oraz uprawianie przemysłu okrężnego,
i) zbieranie przez osoby nieuprawnione pozostałości na nabrzeżu po przeładunku,
j) nocowanie na statkach osób, nie należących do załogi statku,
k) łowienie ryb zapomocą wędki,
l) suszenie sieci.

XII. Postanowienia karne.

Par. 52.

Wykroczenia przeciwko przepisom niniejszego rozporządzenia będą karane grzywną w trybie postępowania karno-administracyjnego do 200,— zł. lub aresztem do 7-miu dni.

Orzecznictwo należy do Urzędu Morskiego.

Organa Kapitanatu Portu, posiadające imienne upoważnienie Urzędu Morskiego, mają prawo nakładania grzywien w drodze doraźnych nakazów karnych do wysokości, wskazanej w upoważnieniu.

XIII. Postanowienia końcowe.

Par. 53.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Z chwilą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia tracą moc obowiązującą rozporządzenia Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 3 września 1931 r.; o przepisach porządkowych dla portów w Helu i Jastarni (Pom. Dz. Woj. Nr. 25, poz. 429) oraz zmiany do tegoż rozporządzenia z dnia 17 marca 1937 r. (Pom. Dz. Woj. Nr. 8, poz. 85).

Dyrektor Urzędu Morskiego:
(—) Inż. St. Łęgowski

Poz. 73

PREZYDENT
MIASTA SZCZECINA

Szczecin, dnia 5 września 1946 r.

ZARZĄDZENIE

Na podstawie art. 16 Ustawy z dnia 9 kwietnia 1938 r. o powszechnym obowiązku wojskowym (Dz. U. R. P. Nr. 25/38 poz. 220), zmienionej dekretem z dnia 19.2.1945 r. (Dz. U. R. P. Nr. 8, poz. 37),

Zarządzam:

Rejestrację wszystkich mężczyzn urodzonych w roku 1929 (17-to letnich) zamieszkałych w mieście Szczecinie i Komisariatach Dzielnicowych: 1) Golęcino, 2) Stołczyn, 3) Warszewo-Osowo, 4) Krzekowo, 5) Gumience, 6) Głębokie, 7) Żołwino (Odryujście).

Miejsce rejestracji.

Rejestracja odbywać się będzie w godzinach urzędowych od 8-ej do 15-ej w gmachu przy Al. Piastów Nr. 1 I piętro, pokój Nr. 20 w Oddziale Spraw Wojskowych.

Termin i kolejność stawiennictwa.

1. Dnia 23 września 1946 r. zgłoszą się do rejestracji wszyscy, których nazwiska rozpoczynają się na literę: A. B. C. D.
2. Dnia 24 września 1946 r. E. F. G. H.
3. Dnia 25 września 1946 r. I. J. K.
4. Dnia 26 września 1946 r. L. M. N.
5. Dnia 27 września 1946 r. O. P. R. S.
6. Dnia 28 września 1946 r. T. U. W. Z.

Dokumenty osobiste.

Podczas rejestracji należy okazać dokumenty osobiste mogące stwierdzić tożsamość osoby, rok urodzenia, wykształcenie, zawód i miejsce stałego zamieszkania.

Sankcje karne.

Winni niewykonania niniejszego zarządzenia, niezależnie od rygoru przymusowego sprowadzenia, celem dokonania rejestracji, karani będą w drodze karno-administracyjnej karą grzywny do 20.000 zł., lub aresztu do 2 miesięcy, albo obu tymi karami łącznie — po myśli art. 170 p. a powołanej na wstępie ustawy w związku z dekretem z dnia 16.11.1945 r., o podwyższeniu grzywień, kar pieniężnych, kar porządkowych, oraz nawiązek (Dz. U. R. P. Nr. 56, poz. 312).

Prezydent Masta
inż. Piotr Zaremba

PREZYDENT
MIASTA SZCZECINA

Poz. 74

OBWIESZCZENIE

w sprawie zaliczkowych wpłat na poczet podatku od lokali za lata 1945 i 1946.

Podaje się do publicznej wiadomości, że na podstawie dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14.XI. 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr. 82, poz. 505), dekretu Polsk. Komit. Wyzw. Narod. z dn. 20.XI.1944 r. (Dz. U. R. P. Nr. 12, poz. 66) oraz dekretu z dn. 20.III.1946 r. (Dz. U. R. P. Nr. 19. poz. 128) — Zarządowi Miejskiemu przysługuje ustawowe prawo wymiaru i poboru od mieszkańców miasta Szczecina podatku od lokali mieszkalnych i użytkowych za rok 1945 i lata następne.

W roku bieżącym Zarząd Miejski wymierzył i pobrał od części podatników tylko podatek od lokali użytkowych za rok 1945 i częściowo za rok 1946.

Wymiar i pobór podatku od lokali mieszkalnych na terenie miasta Szczecina nie był dotychczas w ogóle dokonywany.

Przyczyna, z powodu której wymienione czynności podatkowe nie mogły być dokonane we właściwym czasie, powstała z powodu braku danych do wymiaru podatku, a w szczególności powierzchni lokali w m^2 i wysokości komornego z sierpnia 1939 r.

Wobec tego, że gromadzenie materiału do wymiaru podatku od lokali mieszkalnych i użytkowych potrwa jeszcze pewien czas, a większość nakazów płatniczych doręczona będzie płatnikom w ostatnim kwartale 1946 r. r., pożądane jest, aby wszyscy lokatorzy główni, lokali mieszkalnych i użytkowych dokonali w Kasie Podatkowej Zarządu Miejskiego (Plac Niezłomnych) zaliczkowych wpłat na poczet powyższych podatków, a ponadto współdziałali z administratorami domów przy wypełnianiu deklaracji podatkowych.

Przez wcześniejszą wpłatę zaliczki na ten podatek dany podatnik zmniejszy swoje zobowiązanie w stosunku do Zarządu Miejskiego i łżej mu będzie w nieco późniejszym czasie wpłacić resztę należności, a nadto spełni on swój obywatelski obowiązek.

W związku z tym wzywam wszystkich zainteresowanych obywateli miasta do gremialnego wpłacania omawianej zaliczki w Kasie Podatkowej Zarządu Miejskiego.

Wysokość podatku za rok 1945 wynosi dla lokali:

a) 1 izbowych — 10%,
b) 2 i 3 izbowych — 20%,
c) 4 izbowych i większych oraz lokali użytkowych 30% faktycznie płaconego komornego, przy czym do izb zalicza się także i kuchnie.

Za rok 1945 pożądane jest wpłacać całą należność.
Za rok ten żadne zniżki nikomu nie przysługują.

Wysokość zaliczek za rok 1946:

1) dla lokali mieszkalnych po 1,— zł. miesięcznie od metra kwadratowego powierzchni użytkowej,
2) dla lokali użytkowych 50% należnej do zapłaty sumy podatku.

Wysokość podatku dla lokali i pomieszczeń zajmowanych na inne cele niż mieszkalne (użytkowych) wynosi:

a) jeżeli podatnik wykonuje świadczenia rzeczy bądź usług w przeważającej mierze po cenach reglamentowanych 200%,
b) w pozostałych wypadkach 600%,
c) dla lokali użytkowych zajmowanych przez inne osoby 100%

podstawy opodatkowania, **którą jest wartość czynszowa z miesiąca sierpnia 1939 r.**

Dla osób zatrudnionych w służbie publicznej, w instytucjach, przedsiębiorstwach państwowych i samorządowych oraz w związkach zawodowych podatek od lokali mieszkalnych za rok 1946 obniża się o 75%.

Kasa Podatkowa jest czynna codziennie z wyjątkiem niedziel i świąt w godzinach od 8,30—13 i będzie przyjmować od zaraz zaliczkowe wpłaty na poczet wymienionego podatku.

Szczecin, dnia 30 sierpnia 1946 r.

Prezydent Miasta
(—) Inż. Piotr Zaremba

DZIAŁ NIEURZĘDOWY

Zarząd Miejski, Wydział Ogólny Samodzielny Referat Transportowy unieważnia skradzioną kartę ewidencyjną Nr. A. - 80560 na samochód osobowy „Opel-Olimpia", Nr. podwozia 2377217, Nr. silnika 28868, wydaną przez Okręgowy Urząd Samochodowy Szczecin.

Redakcja i Administracja: Urząd Wojewódzki Szczeciński, Wydział Ogólny — Oddział Organizacyjny
Ceny ogłoszeń: Cała strona 1.000 zł, połowa strony 500 zł, 1/4 strony 250 zł. — Drobne ogłoszenia 4 zł za wyraz. Najmniejsze w tym dziale ogłoszenia 50 zł. — Cena niniejszego pojedyńczego numeru dla władz i urzędów, instytucji państwowych i samorządowych — 30 zł. dla innych prenumeratorów — 40 zł.
Tłoczono w Drukarni Państwowej Nr 1 w Szczecinie X-02138